

# **EJE URBANO DE LA CALLE 30 (BARRANQUILLA)**

## **(Proyecto de Aula)**

Oscar Sandoval González<sup>1</sup> | Wilfran Henríquez Castro

Facultad de Arquitectura - Universidad de la Costa CUC.

El siguiente es un ejercicio de diseño realizado por los estudiantes de Arquitectura en el Marco de la Asignatura de Proyecto integral. En el que conceptualizan sobre el espacio público y el proyecto urbano y generan propuestas a partir del análisis del territorio, apoyados en las referencias bibliográficas de la Revista Modulo Arquitectura CUC.

### ***Eje Urbano De La Calle 30***

Barranquilla como uno de los principales centros económicos de la Región Caribe de Colombia, desarrolla su actividad económica enfocada en el comercio a diversas escalas y la industria portuaria. Esta vocación ocurre principalmente los ejes urbanos estructurantes y de gran importancia en la movilidad de la ciudad. Uno de estos ejes está constituido por la Calle 30, que recorre la parte oriental de Barranquilla de sur hasta su encuentro con la denominada Vía 40. Dicho eje que es un símbolo de desarrollo económico tiene una distancia aproximada de 10,5 km, esta vía posee tres carriles en cada uno de sus dos sentidos, y se encuentra separado por un incipiente “boulevard”. Pese a las distintas transformaciones que la calle 30 ha sufrido en su historia, su espacio público aparece hoy con grandes problemáticas que no permite un el disfrute por parte de los ciudadanos.

Este eje urbano va desde la Carrera 3 hasta Carrera 46, Pasando por los barrios El Limón, El Recodo las Palmas, Las Nieves, Los Cocos, Rebolo y finaliza en el barrio Norte Centro Histórico, en inmediaciones de la intendencia Fluvial de Barranquilla y el Parque del Museo del Caribe. Entre sus principales elementos de referencia e hitos urbanos, se encuentra el

---

<sup>1</sup> Estudiante de Arquitectura. Universidad de la Costa CUC.

Estadio Moderno, El puente del Colegio INEM, el Servicio De Enseñanza Nacional de Aprendizaje (SENA Regional Atlántico), Plaza e Iglesia San Roque, Centro Comercial Panorama, entre otros.

Ahora bien, el ejercicio sobre este eje urbano consistió en plantear un mejoramiento integral, basado en criterios de sostenibilidad y confort urbano, en el que el espacio público fuera el elemento articulador de la propuesta. La idea, es convertir la Calle 30 en un eje ambiental, reduciendo el impacto negativo y sus niveles contaminación medioambiental, que con los años han ido incrementándose, en parte gracias al alto índice de tráfico vehicular, pero también a la mala gestión y organización del comercio y del espacio para viandantes.

Para la recopilación de información de la calle 30 se llevó a cabo la utilización de diferentes métodos de investigación entre ellos tenemos el ya mencionado “*SuSu Territorial: Kanasii-Wale’Kerü*” una herramienta que nos permite recolectar información directa del territorio y conceptualizar y analizar a través de los elementos que se depositan en este.





*Wale kerú. Fuente elaboración propia*

En este “*SuSu Territorial*”, el color negro hace referencia al pavimento de la vía y a los altos niveles de contaminación que se presenta, la disposición de imágenes en el exterior del *SuSu*, hace alusión al análisis de los tres planos del espacio (plano vertical, horizontal y del aire) en la calle 30. En el interior se encuentran una serie de elementos, tales como los logotipos de las empresas e industrias más importantes que se pueden encontrar en la Calle 30. A esto se suman una serie de elementos que describen el territorio, tales como insumos y materia prima (madera, aluminio, vidrio, acero, entre otros.), recipientes de comida, bolsas plásticas, etc., la mayoría, de estos dispuestos en el espacio público, generando altos índices de contaminación visual y auditiva. Analizando la calle 30 como un eje comercial donde se presenta alta contaminación, flujo vehicular de empresas de transporte creando tráfico a ciertas horas del día, también se puede resaltar la escasez. En los lados laterales del *SuSu* de la calle 30 se ilustraron imágenes de elementos importantes como son los dos puentes de la 30, problemáticas (invasión del espacio público con comercio), edificaciones significativas, instituciones.

## Evolución Histórica del Eje Vial

1 7 7 7

El imaginario urbanístico de lo que sería el Sitio de San Nicolás de Barranquilla se describe a partir de la composición de 21 manzanas y 23.79 hectáreas con frete a orillas del río, donde ya sobresalen la Plaza de San Nicolás y la Plaza Ujueta a orillas del Caño Arriba o antiguo Caño de Soledad.



1 8 9 7

A comienzos del siglo XX, aún se mantenía la misma expansión de 1897, demostrando un proceso de densificación que aumentaba progresivamente con las corrientes migratorias por población desplazada por las distintas formas de violencia que vivía el país.

1 9 7 7

Vista ampliada de Barranquilla, fuente arquitecto Porfirio espino, a finales del siglo XVIII el sitio aún no había adquirido la importancia que realmente se merecía, a pesar de su prospero desarrollo como ciudad comercial y mercantil.



1 9 1 0 - 1 9 1 6

1910. Llamada calle de las vacas hoy avenida Boyacá, en honor a la batalla que nos dio la independencia de la dominación española.

1916. Primera invasión de las tierras urbanas formando el barrio Montecristo

1 9 3 0





1 9 4 0

Avenida Boyacá, al fondo la iglesia de san roque, ubicada en la calle de las vacas y el callejón de san roque terminado la reconstrucción del templo, la nueva iglesia es consagrada por segunda vez en 1940.

1 9 7 3 - 1 9 8 1

1973 Durante el gobierno de Misael pastrana, se inaugura la zona franca  
1974 se inaugura el puente Pumarejo  
1981 inauguración del aeropuerto Ernesto cortissoz.



1 9 9 3

Barranquilla declarada distrito especial, industrial, y portuario por el acto legislativo 01 de 1993

2 0 0 6

Se inician estudios para hacer un nuevo puente sobre el rio magdalena, con altura suficiente para el paso de las embarcaciones.



2 0 1 5

Construcción del centro comercial Carnaval. La construcción de uno de los centros comerciales más grandes del área metropolitana de Barranquilla, comenzará en diciembre de este año, se trata del centro comercial Carnaval que contará con un área de 47 mil metros cuadrados. La inversión en este centro supera los \$160 mil millones, estará listo a finales de 2017.

*Línea de Tiempo eje vial Calle 30r. Fuente: Elaboración Propia,*



## Análisis del eje urbano

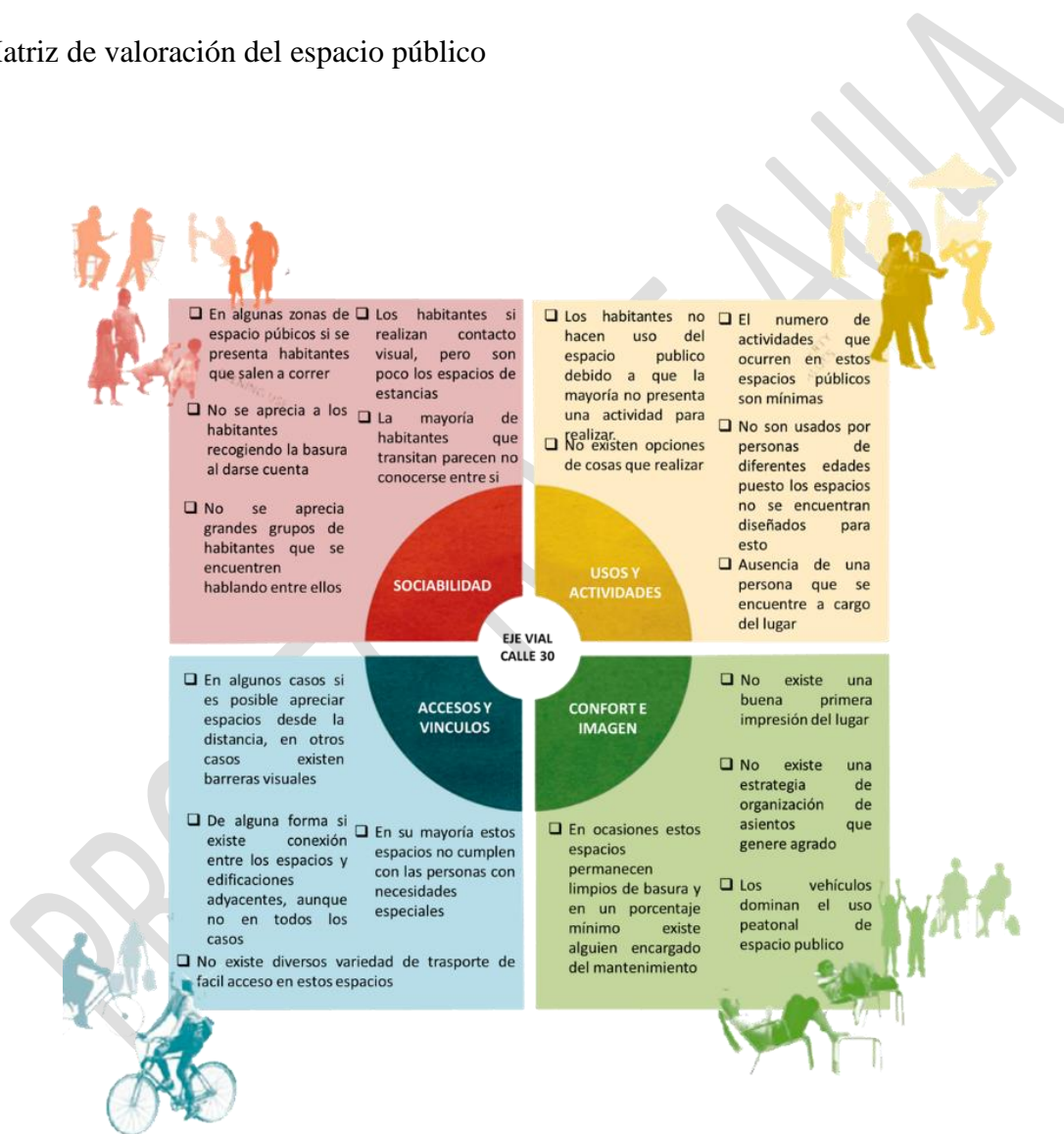


CUADRO DE ÁREAS – ALTURAS			
		Nº Predios	%
	1 Piso	1228	97
	2 Piso	28	2
	3 Piso +	4	1
	Total	1260	100

CUADRO DE ÁREAS –USOS DEL SUELO			
		HAS	%
	Residencial	28,24	8,65
	Comercio	114,24	34,96
	Institucional	8,26	2,5
	Industria	27,42	8,39
	Zona verde	148,67	45,49
	Total	326,83	100

CUADRO DE ÁREAS LLENOS Y VACÍOS			
		HAS	%
	Llenos	178,12	54,50
	Vacíos	148,70	45,50
	Total	326,83	100

## Matriz de valoración del espacio público



*Análisis de las dimensiones del Espacio público. Fuente: Elaboración Propia, a partir de Project For Public Space.*

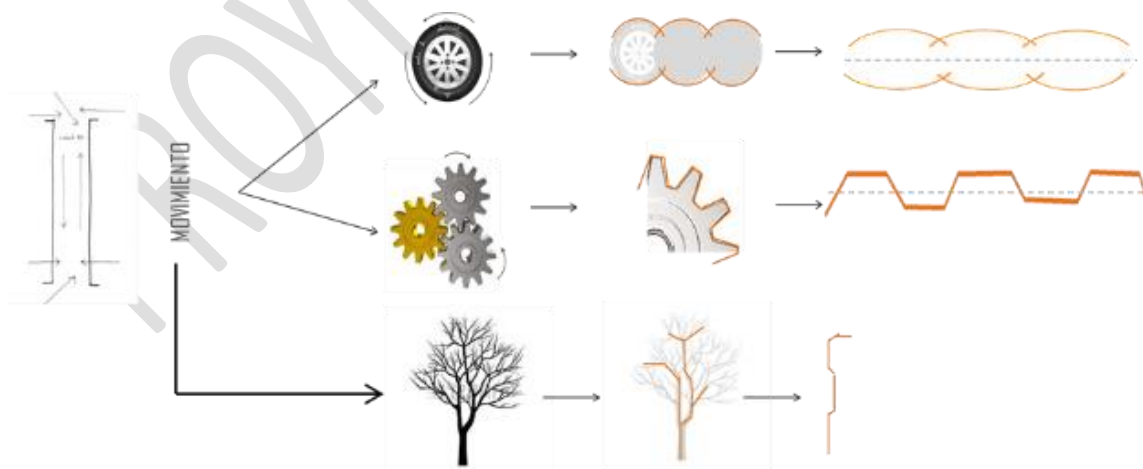
Matriz de valoración, metodología utilizada para determinar la calidad de los espacios públicos que conforman el eje urbano de la calle 30, permitiendo analizar de manera física y sensorial la sociabilidad, usos, actividades, accesos, vínculos, confort e imagen, a diferentes horas del día.

### La propuesta

El proyecto urbano de la calle 30 abarca desde la carrera 46 hasta la carrera 6, límites de Barraquilla con Soledad, propuesta de sección vial ampliando el espacio público, con nuevos equipamientos, mayores espacios destinados para zonas verdes, ciclo ruta y áreas peatonales diseñadas.

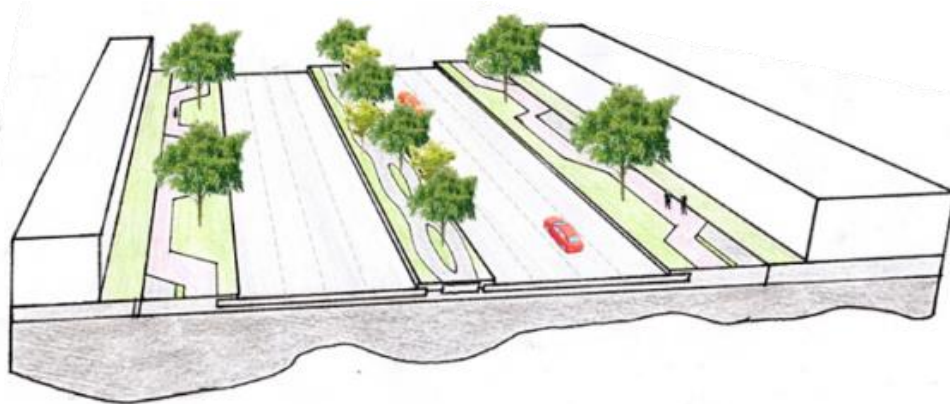
### Conceptualización

La idea conceptual del proyecto es el movimiento siendo la calle 30 un eje vial con un alto volumen de tránsito, tanto vehicular como peatonal; esto genera que sea dinámica, fluida y muy activa, se lleva el concepto de idea a forma, llegando a los objetos de engranaje y rueda, generando una geometría, a través de estos y convirtiéndolos en diseño. Implementando también la vegetación, las ramas de los árboles para diseñar la iluminación, buscando un cambio de ambiente caótico a ecológico.



*Imagen. Concepto: el movimiento. Fuente: elaboración propia.*



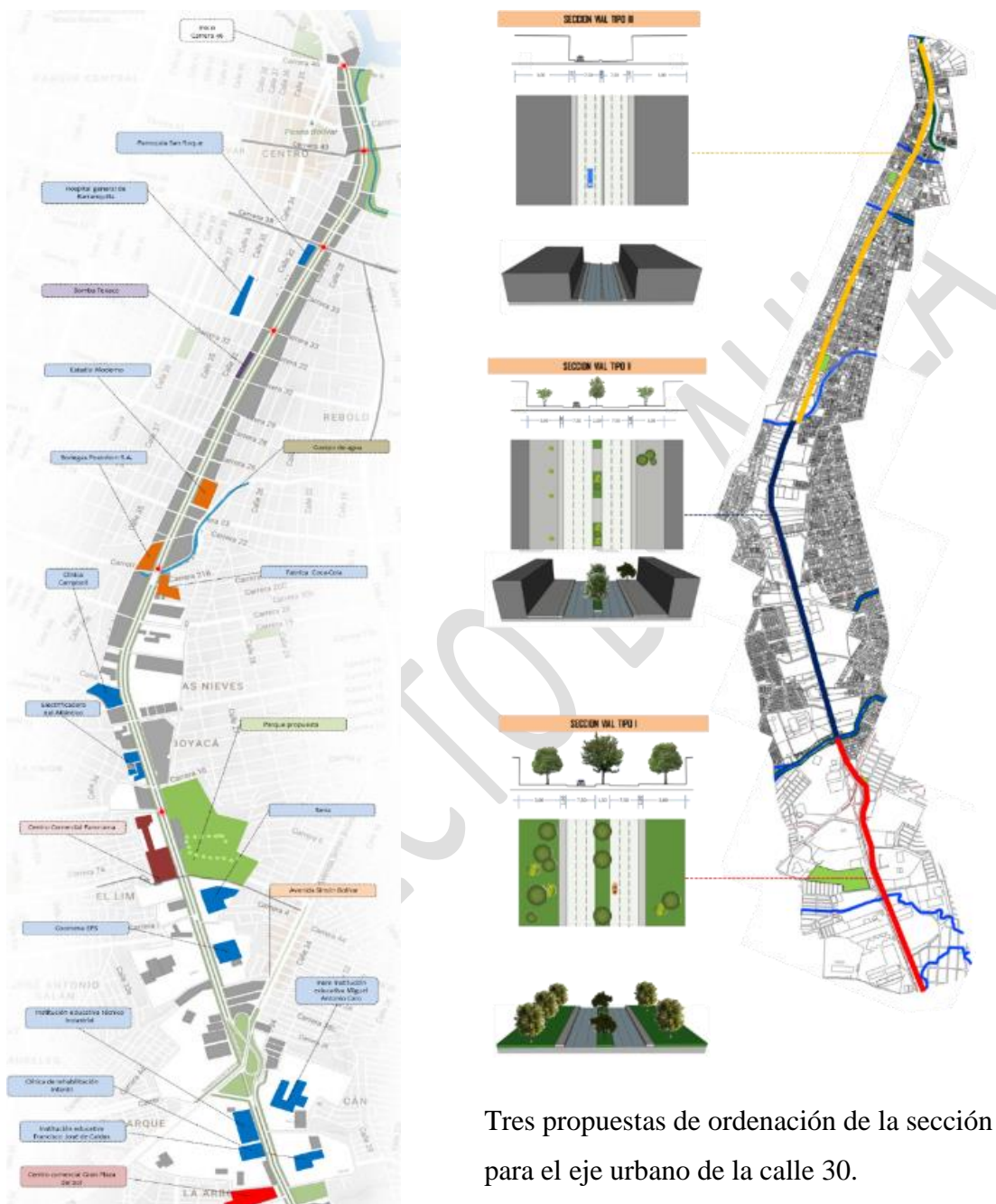


*Imagen. Propuesta de sección. Fuente: elaboración propia*

Se propone una ampliación del espacio público en las zonas de jardín a lo largo de todo el eje, donde se implementaran un tipo mobiliario según el concepto de diseño; bancas, elaboradas en concreto con acabado en madera y una zona verde en su centro el cual llevara plantado un tipo de árbol el cual genere sombra y ambientación, estancias sociales con mesas y asientos con un protector solar de igual forma en madera, distintos puntos de parqueaderos de bicicletas repartidos en toda la vía y paradas de buses. Una cicloruta en el bulevar de la calle con 5 metros de amplitud el cual dos de ellos serán para la cicloruta y el resto será destinada para paisajismo en zonas verde.

También se propone la integración de un nuevo carril para cada sentido, es decir quedara de 4 carriles cada tramo de la vía, estos serán adaptados a cada sección del eje; y las intersecciones con las carreras que se encuentren en mal estado serán restauradas, esto junto con el desarrollo de la cicloruta serán la estrategia para resolver el problema de movilidad que presenta la ciudad. Por último, se propone amarrar el proyecto con zonas de espacio destinados para parques en ciertos puntos del eje, uno de ellos queda ubicado en la carrera 6b con la calle 30, un parque que tendrá zonas sociales de estancias, como gimnasios al aire libre, comedores y una plaza.

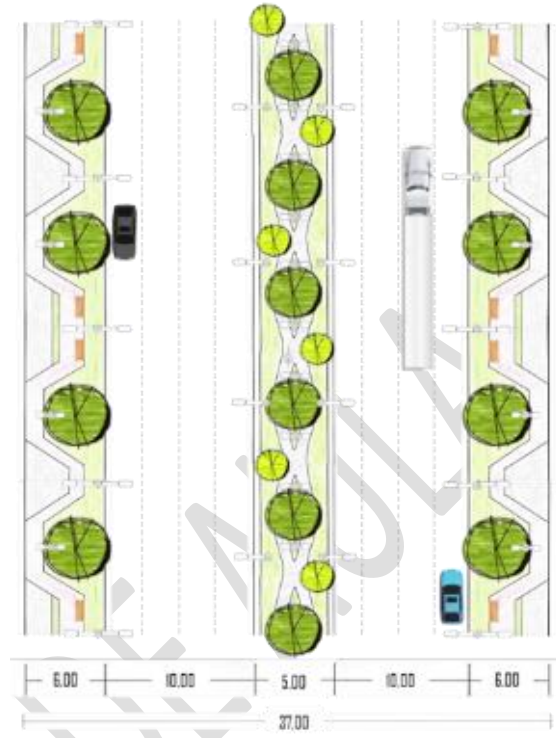
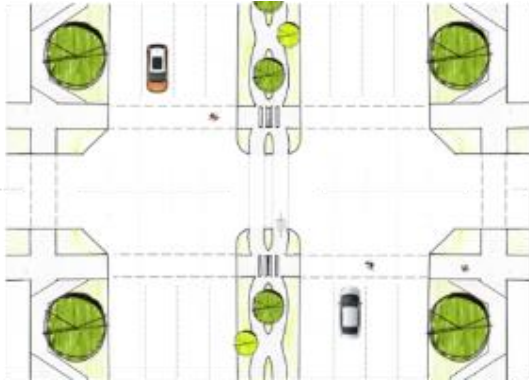
## Rediseño de la sección vial

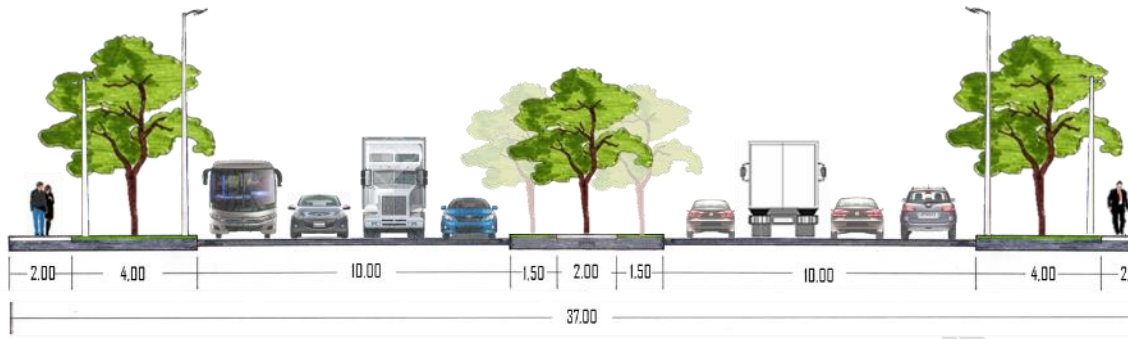


Tres propuestas de ordenación de la sección para el eje urbano de la calle 30.

Imagen. Propuesta diseño estructura vial para la calle 30 y Propuestas de Sección.

Fuente: elaboración propia.





*Vista en planta de la propuesta de rediseño del eje urbano calle 30*



## Materiales propuestos

TEXTURA	NOMBRE	DESCRIPCION
	Adoquín rojo	Losas pavimento rojo que se encajan sin fisuras, usadas para demarcar circulación en el parque.
	Adoquín amarillo	Losas pavimento amarillo que se encajan sin fisuras, usadas para demarcar circulación en el parque.
	Adoquín salmón	Losas pavimento salmón que se encajan sin fisuras, usadas para demarcar circulación en la sección vial parque.
	Adoquín gris	Losas pavimento gris que se encajan sin fisuras, usadas para demarcar circulación en la sección vial y en el parque
	Pavimento	Pavimento usado para la elaboración de las vías y circulación de la ciclo ruta
	Piedra blanca	Piedra blanca estética usada para la demarcaciones la jardinera en la ciclo ruta
	Piedra de colores	Piedra de colores estéticas usadas para cerramientos circulares para grandes arboles en la ciclo ruta.
	Pérgolas en madera	Pérgolas en madera usado como elemento de protección solar en estaciones de la sección vial.
	Adoquín con grama	Prefabricados de pavimentos moldeables integrando vegetación en el diseño usado para zonas del parque.
	Jardinera	Jardinera diseñada implementada a las zonas verdes de la ciclo ruta.
	Grama	Grama implementada en zonas blandas de la sesión vial y ciclo ruta.
	Madera	Textura de madera implementada en los mobiliarios de la sesión y del parque.

*Cuadro de especificación de materiales propuestos. Elaboración propia.*



## **BIBLIOGRAFÍA DE APOYO.**

Ayala, C. (2014). Desarrollo de Estrategias de Responsabilidad Social Universitaria. *MÓDULO ARQUITECTURA CUC*, 13(1), 67-86. Recuperado a partir de <https://revistascientificas.cuc.edu.co/moduloarquitecturacuc/article/view/91>

Arteaga Rosero, A. (2018). ESPACIO PÚBLICO - UNA APROXIMACIÓN CONCEPTUAL. *MÓDULO ARQUITECTURA CUC*, 19(1), 69-78. <https://doi.org/10.17981/moducuc.19.1.2017.04>

Avendaño Jaramillo, C., Arrauth Ochoa, K., Cuello Echeverry, M., Diaz pastrana, M., Ortega Bernal, M., Reamirez Gonzalez, A., Vega Pinzon, G., Simmons Quintero, J., Betancourth Plaza, C., Oliveros Gasparini, S., Caballero Oviedo, V., Morales Aragón, Álvaro, Pacheco Pacheco, J., Imitola Tejera, J., & Martínez Castro, A. (2018). Hacia el espacio público de calidad: una mirada desde de Barranquilla. *MÓDULO ARQUITECTURA CUC*, 21(1), 97-130. <https://doi.org/10.17981/moducuc.21.1.2018.04>

Barrios Mendoza, C. A. (2010). LA SITUACIÓN MEDIOAMBIENTAL DE LOS PARQUES EXISTENTES EN LA CIUDAD DE BARRANQUILLA. *MÓDULO ARQUITECTURA CUC*, 9(1), 121-130. Recuperado a partir de <https://revistascientificas.cuc.edu.co/moduloarquitecturacuc/article/view/121>

Briceño Ávila, M. (2014). La Esencia del Paisaje Urbano: El Caso de La Ciudad de Mérida, Venezuela. *MÓDULO ARQUITECTURA CUC*, 13(1), 147-170. Recuperado a partir de <https://revistascientificas.cuc.edu.co/moduloarquitecturacuc/article/view/96>

Cabas García, M. (2013). Editorial Ninguna ciudad puede resolverse con un museo. El supremo museo es la propia ciudad. (Meléndez, 2012). *MÓDULO ARQUITECTURA CUC*, 12(1), 7-10. Recuperado a partir de <https://revistascientificas.cuc.edu.co/moduloarquitecturacuc/article/view/35>

Correal Ospina, G. (2011). BARRANQUILLA, ABRIENDO SUS PUERTAS AL SIGLO XXI. *MÓDULO ARQUITECTURA CUC*, 10(1), 279-281. Recuperado a partir de <https://revistascientificas.cuc.edu.co/moduloarquitecturacuc/article/view/142>

Cárdenas Gómez, J. (2013). ¿Es sostenible el desarrollo urbano de Barranquilla? *MÓDULO ARQUITECTURA CUC*, 11(1), 129 - 144. Recuperado a partir de <https://revistascientificas.cuc.edu.co/moduloarquitecturacuc/article/view/26>

Gutierrez Lacombe, A. (2016). El comercio como elemento detonante del crecimiento urbano: el caso de la ciudad de Barranquilla. *MÓDULO ARQUITECTURA CUC*, 17(1), 145-156. <https://doi.org/10.17981/moducuc.17.1.2016.08>

Rocha Álvarez, D. (2013). PAISAJE URBANO E INSEGURIDAD CIUDADANA EN LA CIUDAD DE BARRANQUILLA. *MÓDULO ARQUITECTURA CUC*, 12(1), 183-200. Recuperado a partir de <https://revistascientificas.cuc.edu.co/moduloarquitecturacuc/article/view/45>

Reyes-Schade, E. (2018). ESPACIO E IMAGEN DEL TRANVÍA EN LA ARTICULACIÓN DE LA CIUDAD. MÓDULO ARQUITECTURA CUC, 18(1), 133-144.

Recuperado a partir de

<https://revistascientificas.cuc.edu.co/moduloarquitecturacuc/article/view/1934>

PADILLA-LLANO, S. (2015). Producción de espacio público [X] Participación ciudadana. El proyecto de espacio público resultado de procesos de participación ciudadana. Barcelona, Universitat de Barcelona, tesis para optar al grado de Doctor en Espacio Público y Regeneración Urbana. Arte, Teoría y Conservación del Patrimonio. Consultado en:

<http://diposit.ub.edu/dspace/handle/2445/66978>

Palacio Echenique, B. (2016). LA ENSEÑANZA INTEGRAL DE LA ARQUITECTURA, DESDE LA PERSPECTIVA DE LA SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL. MÓDULO ARQUITECTURA CUC, 16(1), 35-58. <https://doi.org/10.17981/moducuc.16.1.2016.02>

López Martínez, J. (2014). Eco Renovación Urbana del Borde de la Ciudad de Barranquilla que Limita con el del Río Magdalena. MÓDULO ARQUITECTURA CUC, 13(1), 255-271. Recuperado a partir de

<https://revistascientificas.cuc.edu.co/moduloarquitecturacuc/article/view/102>